

Dato: 2023-03-17

DS4 – Planforslag med teknisk forprosjekt – justeringer etter offentlig ettersyn

Bakgrunn

Plankart, planbeskrivelser, illustrasjonsplaner og bestemmelser er justert etter offentlig ettersyn.

Teknisk forprosjekt levert til 1. gangs behandling var komplett og i samsvar med plandokumentene. Det tekniske forprosjektet som ligger ved det justerte planforslaget til 2. gangs behandling er kun oppdatert på enkelte områder. Alle justeringer av planen er oppdatert i plankartene og illustrasjonsplanene.

Formålet med notatet er å gi en oversikt over de viktigste endringene som er gjort i plandokumentene, og å beskrive hvilke dokumenter og tegninger i teknisk forprosjekt som ikke lenger samsvarer med plandokumentene.

01J	Til 2. gangs behandling	2023-03-17	AK	JS	TS	IOV
Versjon	Beskrivelse	Dato	Utarb. av	Fagkontroll	Tverf.kontr.	Godkj. av

Dette dokumentet er utarbeidet av rådgiver som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører rådgiver. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.

INNHold

1	Plandokumenter	3
1.1	De viktigste endringene i plankartet	3
1.1.1	Området Åsamyrane	3
1.1.2	Adkomst til Liamyrane 2 (Tidetomten)	4
1.1.3	Området Åsamyrane x Litleåsvegen	5
1.2	Øvrige justeringer i plankartet	7
1.3	De viktigste justeringer i planbestemmelsene	7
2	Teknisk forprosjekt.....	7
2.1	Kommentarer til kapitler i teknisk forprosjekt rapport RA-DS4-003-03J	7
2.2	Fraviksliste	8
2.3	Tekniske tegninger	9
2.4	Andre tekniske rapporter og notater	9

1 Plandokumenter

I perioden mellom 1. gangs og 2. gangs behandling er plandokumentene justert som følge av

- Merknader og innsigelser
- Fraviksbehandling
- Trafikksikkerhetsrevisjon
- Gateoptimalisering

I forbindelse med søknad om fravik fra regelverk, er det etter tilbakemeldinger fra fraviksnemnda gjort justeringer i planforslaget og foreslått oppfølgingspunkter i prosjekteringsfasen.

Det er gjennomført en trafikksikkerhetsrevisjon der det er påpekt forhold ved tekniske løsninger som må justeres. I trafikksikkerhetsrevisjonen er det kommentert hvilke forhold som er justert i planforslaget og hvilke som bør optimaliseres i prosjekteringsfasen.

Gateoptimalisering er kvalitetssikring av vegarealer med tanke på å redusere vegarealer og å gi dem en mer urban form. Arbeidet med gateoptimalisering har Bergen kommune gjort i samarbeid med Statens vegvesen og Vestland fylkeskommune.

1.1 De viktigste endringene i plankartet

1.1.1 Området Åsamyrane

Som resultat fra arbeidet med gateoptimalisering, ble det besluttet å legge et bestemmelsesområde #30 på Åsamyrane med bestemmelse om at det tillates endringer i løsninger for Samferdselsformål med hensikt å optimalisere utforming, samt gi veien en urban form.

I prosjekteringsfasen skal man søke å oppnå følgende:

- Gate med fast bredde og 3 felt
- Kantstopp for buss, hvis mulig
- Gjennomgående fortau
- Gangkryssinger i alle tilfarter
- Direkte avkjørsler



Figur 1-1 Prinsippkisse. Åsamyrane skal formes som gate med stram kurvatur

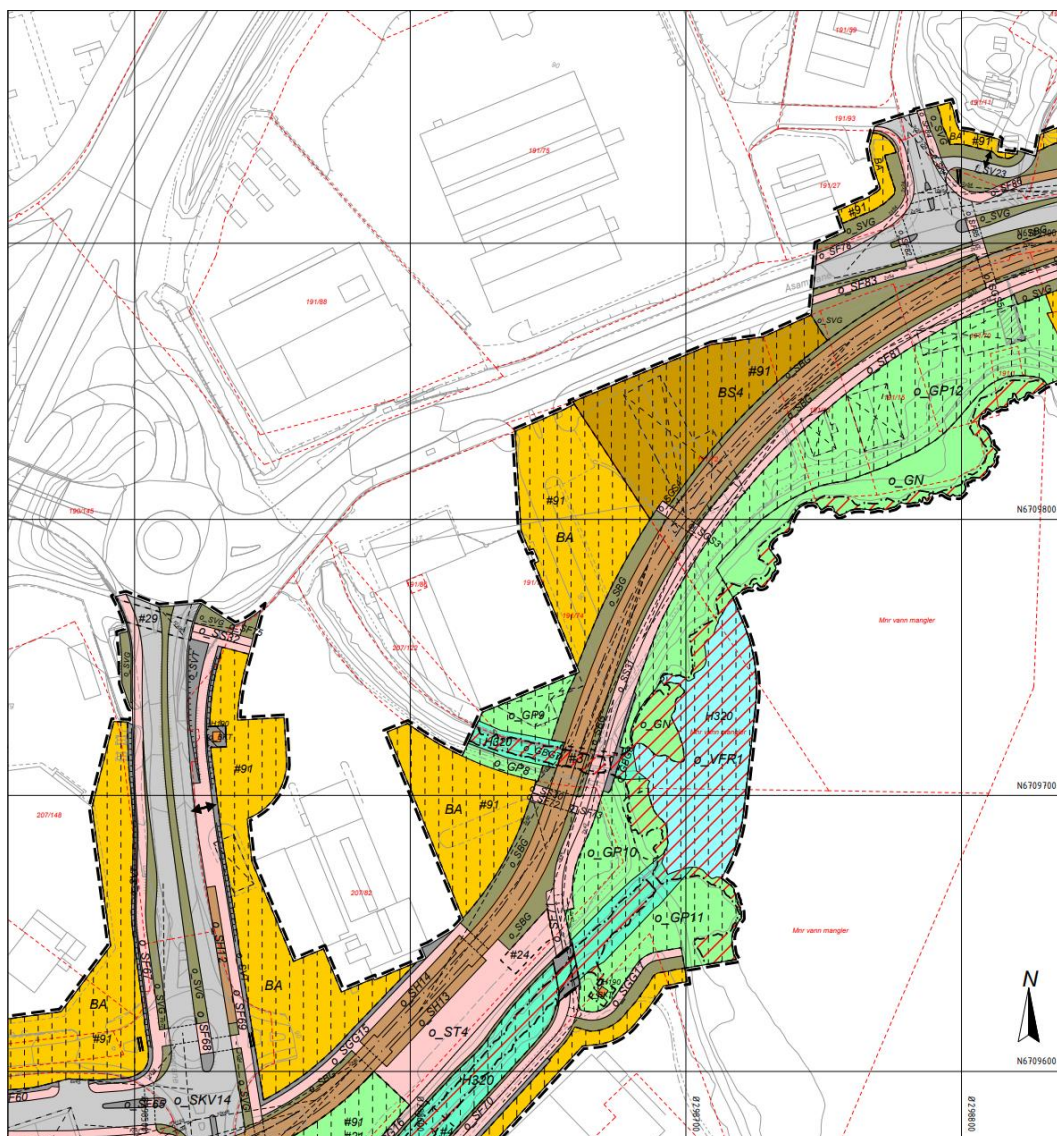
1.1.2 Adkomst til Liamyrane 2 (Tidetomten)

Liamyrane er planlagt som bred gate med signalregulert kryss ved Liamyrane 2. Som følge av dette ble avkjørselen til Liamyrane 2 flyttet til Åsamyrane for å forenkle kryssområdet og sikre god nok krysskapasitet (Figur 1-2). Flyttingen medførte etablering av ny tilkomstveg og kulvert over kanalen. I tillegg ble avkjørselen ved Åsamyrane justert for å sikre arealer til varelevering ved nr 271.

I arbeidet med gateoptimalisering ble det bestemt å legge avkjørselen tilbake til Liamyrane, men adskilt fra det planlagte kryssområdet der Bybanen krysser gaten (Figur 1-3). Deler av Åsamyrane er tatt ut av reguleringsplanen som følge av at adkomsten til Liamyrane 2 er flyttet til Liamyrane nord for det nye signalregulerte krysset.



Figur 1-2 Plankartet til offentlig ettersyn. O_SKV15 er vist som ny adkomst til Liamyrane 2

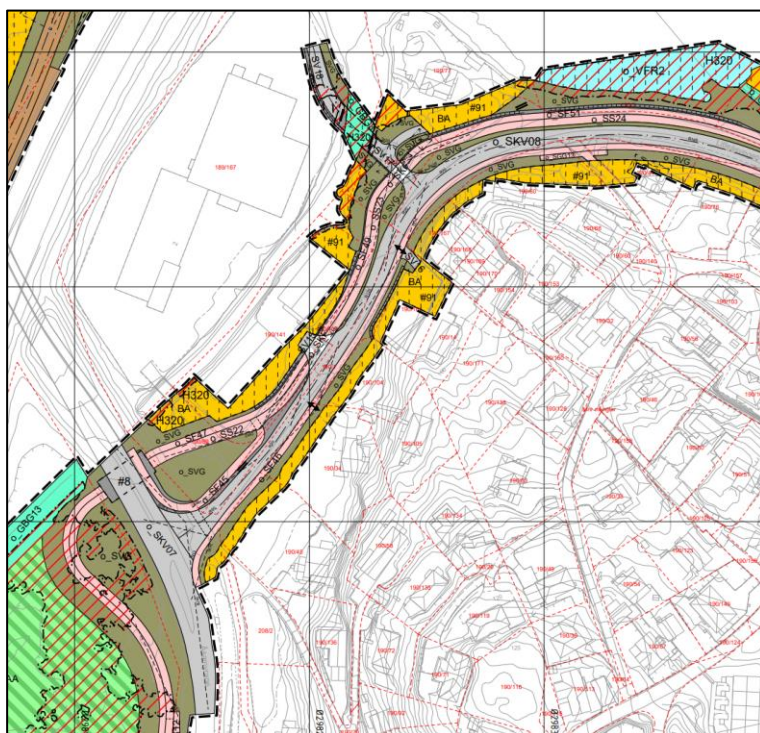


Figur 1-3 Plankartet etter offentlig ettersyn. Avkjørsel til Liamyrane 2 er vist med pil over fortau. Adkomst fra Åsamyrane til Liamyrane 2 er fjernet og plangrensen er snevret inn.

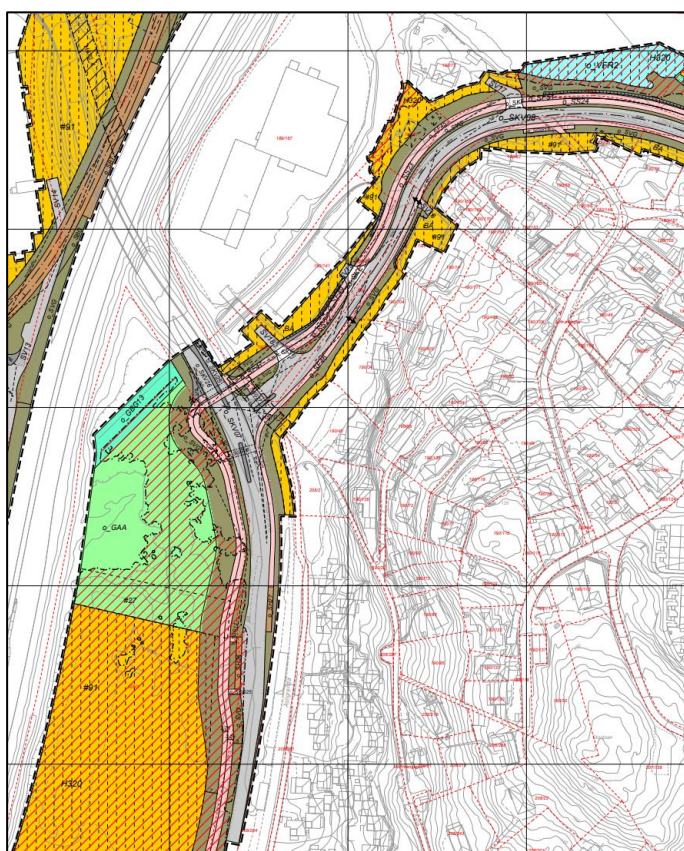
1.1.3 Området Åsamyrane x Litleåsvegen

Hovedsykkelruten ble lagt i kulvert under Åsamyrane for å gi en best mulig fremkommelighet for syklistene (Figur 1-4). Kulvertløsningen medførte at avkjørsel med bro over kanalen til Litleåsvegen 2 måtte rives og reetableres nærmere Forvatnet. Avkjørselen til Litleåsvegen 14 ble stengt og slått sammen med den nye avkjørselen til Litleåsvegen 2 for å holde nede antall avkjørsler langs hovedsykkelruten.

Kulvertløsningen for hovedsykkelruten ved Åsamyrane gir omfattende omlegginger langs Litleåsvegen. I arbeidet med gateoptimalisering ble det derfor bestemt å legge kryssingen for hovedsykkelruten i plan (Figur 1-5). Krysset Åsamyrane x Litleåsvegen signalreguleres for å sikre en trygg og forutsigbar kryssing for hovedsykkelruten. Det er gjort kapasitetsberegninger for krysset som sannsynliggjør en akseptabel fremkommelighet for busser og øvrig trafikk. Med et signalregulert krysset vil man kunne beholde dagens adkomst til Litleåsvegen 2. Planlagt adkomst med bro kan dermed utgå. Avkjørselen til Litleåsvegen 14 beholdes slik den er i dag.



Figur 1-4 Plankartet til offentlig ettersyn. Kulvert under Åsamyrane og ny tilkomst til Litleåsvegen 2



Figur 1-5 Plankartet etter offentlig ettersyn. Hovedsykkelruten krysser i plan. Dagens adkomst til Litleåsvegen 2 beholdes.

1.2 Øvrige justeringer i plankartet

Det er gjort mindre justeringer i plankartet som følge av innspill i høringsperioden. Det er eksempelvis justering av rekkverkslinjer som følge av siktkrav i kryss, og mindre justeringer på geometri for veg og sykkel. I tillegg er det gjort mindre justeringer av formål innenfor samferdsel.

1.3 De viktigste justeringer i planbestemmelsene

Det er lagt inn bestemmelsesområde #30 i Åsamyrane som omtalt i kapittel 1.1.1. Det er for øvrig gjort mindre justeringer i bestemmelsene som følge av innspill i høringsperioden.

Det er for øvrig gjort mindre justeringer i bestemmelsene som følge av innspill i høringsperioden og for at bestemmelsene skal samsvare med justeringer i plankartene.

Det er videre gjort noen justeringer med hensyn til juridisk oppbygging av planbestemmelser:

- Det er ryddet i det som står om krav til prosess under §2.8 Utfyllende vilkår, §2.9 Dokumentasjonskrav, §5 bestemmelser til hensynssoner, §6 bestemmelser til bestemmelsesområde og §7 Rekkefølgebestemmelser. Under bestemmelser til arealformålene står krav til tiltaket, ikke krav til prosess.
- Det er skilt tydelig mellom «tillates» og «kan tillates» - skillet presiserer et skille mellom de forhold som anses tilstrekkelig avklart i reguleringsplanen (tillates) og de bestemmelsene som gir føringer for vurderingen ved saksbehandlingen av tiltak (kan tillates).
- Krav til uttalelser fra kommunale etater er tatt ut av bestemmelsen, da dette er interne rutiner som skal håndteres av byggesak i kommunen. Unntaket er Bergen Vann der det er andre prosedyrer.

2 Teknisk forprosjekt

Teknisk forprosjekt er ikke fullstendig oppdatert i henhold til plankartene som leveres til 2. gangs behandling. I dette kapitlet listes det opp hvilke dokumenter og tegninger som ikke lenger samsvarer med plandokumentene.

2.1 Kommentarer til kapitler i teknisk forprosjekt rapport RA-DS4-003-03J

Det er i hovedsak kapittel 4 som ikke har oppdatert tekst innenfor veg/gate, signalanlegg, sykkel og konstruksjoner.

Følgende områder har justert løsning etter offentlig ettersyn:

I området ved Åsamyrane x Litleåsvegen er krysset er innlemmet i planen som følge av at hovedsykkelruten legges i plan. Dette er ikke omtalt. Kulverten under Åsamyrane tas dermed ut av planen sammen med planlagt bro til Litleåsvegen 2. Det signalregulerte krysset er ikke omtalt. Beskrivelsen av endrede avkjørselsforhold langs Litleåsvegen er ikke oppdatert.

Den endrede avkjørselen til Liamyrane 2 er ikke omtalt.

2.2 Fraviksliste

Det er en del punkter som ikke oppfyller kravene i Statens vegvesens håndbøker. Det er flere grunner til at man ønsker å fravike fra kravene. Det kan som eksempler være at kravene:

- gir uforholdsmessig store arealinngrep
- gir uforholdsmessig kostbare løsninger
- ikke er tilpasset en bysituasjon

Tabellen viser hvor det er søkt vegeier om fravik.

Fraviks- nr	Vegnr	Gatenavn	Type fravik Fravik for planforslag til offentlig ettersyn
22	E16	Arnavegen	GS-veg vil få to kurver med radius 7 og 10 m, kravet er R=20 (inn mot kryss)
401	Fv.578	Åsaneveien over Stamskaret	Stigning i hovedsykkelrute, 160 m med 6,8 % stigning når en følger dagens veg, krav er maks 5 %
402	Fv.578	Åsaneveien ved Kolåslia	Stigning i hovedsykkelrute, 80 m med 6,8 % stigning når en følger dagens veg, krav er maks 5 %
403		Ny sykkelveg langs Liavatnet	Hovedsykkelvegen får en kurveradius på R=25 like sør for bru, krav til minimumsradius er 40 m
404		Ny sykkelveg ved Langarinden hp	Hovedsykkelvegen får en kurveradius på R=10 i tre punkt rundt holdeplassen, krav til minimumsradius er 40 m
421	Fv.578	Åsaneveien ved Kolåslia	Bredde på fortau blir 2,3 m forbi nederste del av GS-rampe fra Kolåslia, minimumskrav er 2,5 m
422	Fv.578	Åsaneveien ved Kolåslia	Ikke plass til fanggrøft langs opp til 7 m høy og 80 m lang fjellskjæring ved bussholdeplass. Det er plass til 1 m bankett
423	Fv.578	Åsaneveien ved Kolåslia	Bredde på fortau blir 2,0 m nord for bussholdeplass, minimumskrav er 2,5 m
424	Fv.578	Åsaneveien ved Hageland	Resulterende fall blir om lag 1,44 % i arm mot rundkjøring fra sør. Kravet er minimum 2 %.
425		GS-veg ved Hesthaugvegen	Gangveg som kobler GS-tilbud langs nordsiden av Hesthaugveien sammen med hovedsykkelrute får 7,9 % stigning (kravet er 5 %)
426	Fv. 5306	Hesthaugvegen	Resulterende fall blir om lag 0,72 % i høybrekk på bru. Kravet er minimum 2%.
427		GS-veg ved Hesthaugvegen	Snarvei som kobler GS-tilbud langs Hesthaugveien med kollektivterminal får 7,6 % stigning (kravet er 5 %)
428	Fv. 5306	Hesthaugvegen	Krav til fribord i kulvert, for vassdrag skal det være klaring $\geq 0,5$ meter til overbygningen
429	Fv. 5306	Hesthaugvegen	GS-veg vil få to kurver med radius 2 m, kravet er R=20 (inn mot kryss)
430	Fv. 5306	Hesthaugvegen	Kurver i GS-veg vil få radius ned til 26 m rundt rundkjøring, kravet er R=40
431		Åsane senter	GS-veg vil få to kurver med radius 2 m, kravet er R=20 (inn mot kryss)

432	Fv. 5304	Flaktveitvegen x Åsamyrane	Siktkrav fra veg mot bane er ikke oppfylt når objekthøyde bane er satt til 0,5 m grunnet krav til sikring med rekkverk.
433	Fv. 5304	Flaktveitvegen x Åsamyrane	Resulterende fall blir om lag 1,5 % i ett punkt sør for kryss. Kravet er minimum 2 %.
434	Fv. 578	Åsamyrane v/Vågsbotn	Ikke plass til fanggrøft langs 6-7 m høy og 100 m lang fjellskjæring langs hovedsykkelrute. Det er plass til 1 m bankett
Fraviks- nr	Vegnr	Gatenavn	Type fravik Fravik for planforslaget <u>etter</u> offentlig ettersyn
405		Åsamyrane v/Litleåsvegen	Kurveradius sykkelveg inn mot kryssingspunkt, ny løsning med kryssing av Åsamyrane i plan istedenfor undergang

2.3 Tekniske tegninger

Vegtegningene for Litleåsvegen er ikke oppdatert, men tegning for hovedsykkelruten viser oppdatert situasjon for både sykkel og veg. Det er også laget nye M-tegninger for signalanlegget med tilhørende søknad til Vegdirektoratet.

Tegninger ved Liamyrane er ikke oppdatert med ny tilkomst til Liamyrane 2.

Det er noen steder der plankartet er justert med endrede rekkverkslinjer som følge av siktkrav. Vegtegningene er ikke oppdatert med nye rekkverkslinjer.

2.4 Andre tekniske rapporter og notater

Alle andre tekniske rapporter er i henhold til justert plankart.